



גמ"ר 7224/04/19 - מדינת ישראל נגד ציון רצון

בית משפט השלום לתעבורה במחוז תל-אביב (בת-ים)

17 פברואר 2021

גמ"ר 7224-04-19 ישראל נ' רצון

בפני כבוד השופט, סגן הנשיא, עופר נהרי
בעניין: המאשימה

מדינת ישראל ע"י ב"כ עו"ד מירב גבע
פרקליטות מחוז ת"א (פלילי)

נגד

הנאשם

ציון רצון
ע"י ב"כ עו"ד אלירן בלוטמן

גזר דין

הנאשם הורשע בתיק זה עפ"י הודאתו בעבירה של גרימת מוות ברשלנות וזאת לאחר שחזר בו מכפירה בתום שמיעת פרשת התביעה בתיק.

עסקינן באירוע תאונתי אשר בו היה מעורב הנאשם עת נהג הנאשם ברכב משא מסוג מערבל בטון ופגע אגב כך למוות בהולכת רגל ילידת 1940 אשר חצתה במעבר חציה בצומת הרחובות יגאל אלון ונחלת יצחק בת"א.

מעובדות כתב האישום, אשר בהן כאמור הכיר הנאשם ולקח אחריות בסופו של יום, עולה כדלקמן:

הצומת בכיוון נסיעת הנאשם הוא צומת מרומזר אשר בו יש מופע אור ירוק משותף לנהגים הפונים ימינה בצומת לרח' נחלת יצחק (כפי שביצע הנאשם) ולהולכי הרגל החוצים במעבר חציה את רחוב נחלת יצחק (כפי שביצעה הולכת הרגל).

מעבר החציה מרומזר כאמור, בולט לעין, ועל גביו גם מוצב רמזור 707 מהבהב המתריע בפני הנהגים הפונים ימינה בצומת להאט ולתת זכות קדימה להולכי רגל החוצים את מעבר החציה בכיוון נסיעתם.

עוד נרשם שהאירוע התרחש באור יום, במזג אוויר נאה ובראות טובה וכן צוין בכתב האישום שהכביש היה תקין, נקי ויבש.

כמתואר, הולכת הרגל החלה לחצות באיטיות את מעבר החציה בחסות האור הירוק ברמזור להולכי רגל ואילו הנאשם, אשר בכיוון נסיעתו התחלף האור ברמזור לאור ירוק, החל בנסיעה, לא האט ולא עצר את המשאית לפני מעבר החציה על מנת לוודא שאין הולכי רגל החוצים בחסות האור הירוק, וביצע פניה ימינה עם משאיתו לכיוון מזרח בנסיעה רצופה.

בעוד שהולכת הרגל חוצה כאמור במעבר החציה לא נתן לה הנאשם זכות קדימה ועת שכבר הספיקה היא לחצות כ-2 מטרים ממעבר החציה, פגע בה הנאשם עם משאיתו בעוצמה עם צידה הימני של המשאית והמשיך בנסיעה. כתוצאה מפגיעה זו הוטלה הולכת הרגל אל הכביש ונמחצה תחת גלגלי המשאית. רק לאחר מספר מטרים עצר הנאשם את



המשאית למשמע צעקות עוברי אורח מהרחוב, נסע מעט לאחור ועצר עצירה מוחלטת.

בכתב האישום פורטו בהמשך לכך פרטי הרשלנות של הנאשם ונטען כי במעשיו המתוארים גרם הנאשם, ברשלנות, למותה של הולכת הרגל.

עד כאן תיאור העובדות.

בישיבת ביהמ"ש מיום 2.7.20 שנועדה להמשך הוכחות - שמיעת פרשת ההגנה - חזר בו כאמור הנאשם מהכפירה והורשע עפ"י הודאתו בכל המיוחס לו בכתב האישום.

בעקבות ההרשעה, ולבקשת ההגנה, ביקשתי וקיבלתי לידי בהמשך לכך תסקיר שירות מבחן בקשר עם הנאשם. מצוי אם כך בפני טרם גזירת הדין גם כלי עזר בדמות תסקיר שירות המבחן.

בנוסף לכך מצויה בפני חוות דעת הממונה על עבודות השירות אשר גם אותה ביקשתי בעקבות פניית ההגנה, וזאת אגב הבהרה מוקדמת כי אין בעצם הבקשה מהממונה על עבודות השירות כדי ליצור ציפיות מוקדמות או השערות כלשהן בדבר מהות הענישה שתהא בסופו של יום ולאחר שיישקל המכלול הדרוש לעניין.

מצויים בפני גם כמובן טיעונים לעונש, ראיות ועדויות לעונש מטעם הצדדים וזאת כפי שהוצגו ונתמכו בהרחבה מפי הצדדים בישיבת ביהמ"ש מיום 5.11.20.

להלן בעקבות כל אלה נימוקיו ופרטיו של גזר הדין בתיק זה :

זה מכבר כבר היתווה כידוע ביהמ"ש העליון את הכללים המנחים באשר לענישה הראויה בעבירות של גרם מוות ברשלנות בתאונות דרכים.

בע"פ 6755/09 "ארז אלמוג נ. מד"י" נפסק כדלקמן (ציטוט):

"נדמה שקיימים שלושה כללים מנחים בסוגיית הענישה הראויה בעבירה של גרימת תאונת דרכים קטלנית ברשלנות. האחד, ראוי לגזור על נאשם עונש מאסר בפועל ופסילה מלנהוג לתקופה הולמת, הן בשל עקרון קדושת החיים והן משיקולי הרתעה. השני, בדרך כלל הנסיבות האישיות של הנאשם בעבירה זו אינן בעלות משקל כבעבירות אחרות המלוות בכוונה פלילית, הן בשל אופייה המיוחד של העבירה הנדונה והן בשל ביצועה השכיח גם ע"י אנשים נורמטיביים. השלישי, אמת המידה הקובעת בעבירה זו היא דרגת הרשלנות".

בע"פ 5135/18 "מחמד עבידיה נ. מד"י" ציין ביהמ"ש העליון את הדבר הבא (תוך שהוא ער ומבדיל כמובן בין הריגה



לבין גרימת מוות ברשלנות (ציטוט):

"עקרונות הענישה ביחס לגרימת תאונה קטלנית מושרשים היטב בפסיקה, ולצערנו גם בניסיון המר של ריבוי מקרים מעין אלה. כלל ראשון הוא כי יש להחמיר בעבירות אלה לנוכח עקרון קדישת החיים. כלל שני, כי השיקול המרכזי הוא מידת האשמה. הכלל השלישי הוא כי ברגיל - הנסיבות האישיות של הנהג נסוגות בפני חומרת התוצאה".

ובהמשך (ציטוט):

"במצבים של רשלנות וחוסר מודעות חובתו של בית המשפט היא להחמיר כדי להרתיע נהגים משהייה במצב של חוסר מודעות בעת הנהיגה. התכלית היא לכוון את הנהגים, שיפנימו כנדרש את המסר הבא: 'כלי קטלני בידך! עליך להתרכז ולהיות מודע ככל שניתן באופן סביר למצב העניינים. כשל בתודעה עלול לגבות חיי אדם!' " (סוף ציטוט) (שם, בעמ' 4 לפסה"ד).

באשר לעצם מלאכת קביעת העונש יוזכרו גם הדברים הידועים הבאים מתוך ע"פ 2918/13 "אחמד דבס נ. מד"י" (ציטוט):

"... בית המשפט נדרש לקיים בחינה תלת שלבית לצורך גזירת העונש: בשלב הראשון עליו לקבוע את מתחם העונש ההולם את נסיבות ביצוע העבירה ואותן בלבד. זהו מתחם נורמטיבי - אובייקטיבי. לשם כך עליו להתחשב בארבעה שיקולים; (1) הערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה; (2) מידת הפגיעה בערך זה; (3) מדיניות הענישה הנהוגה; ו-(4) הנסיבות הקשורות בביצוע העבירה המפורטות בסעיף 40 ט' לחוק (סעיף 40 ג') (א) לחוק העונשין). בשלב השני נדרש בית המשפט לבחון האם מתקיימים שיקולים חריגים הנוגעים לנאשם ומצדיקים לסטות מהמתחם שנקבע בשלב הראשון - פוטנציאל שיקום מיוחד או הגנה על הציבור, כמפורט בסעיפים 40 ד' ו-40 ה' לחוק (סעיף 40 ג') (ב) לחוק). ככל שלא מצא בית המשפט להעדיף שיקולי שיקום או הגנה על הציבור, יעבור בית המשפט לשלב השלישי, שבגדרו עליו לקבוע את העונש שיושת על הנאשם בתחום המתחם שקבע. בשלב זה נדרש בית המשפט לשקול נסיבותיו האישיות של הנאשם לקולה ולחומרה - אלו המפורטות בסעיף 40 י"א לחוק, כמו גם נסיבות אחרות ככל שמצא שהן רלוונטיות (סעיפים 40 ג') (ב) ו-40 יב' לחוק)..." (ציטוט מ-ע"פ 2913/13 אחמד דבס נ' מד"י, [פורסם בנבו] מפי כב' השופט ע. פוגלמן). וכן ראה נא ע"פ 1903/13 חמודה עיאשה נ' מד"י, [פורסם בנבו] מפי כב' השופטת ע. ארבל).

ובכן, הערך החברתי שנפגע מביצוע העבירה בתיק שבפני הוא כמובן הערך העליון של קדושת החיים.

הולכת רגל אשר עשתה את דרכה הלגיטימית במעבר חציה להולכי רגל באור ירוק שנועד להולכי רגל מצאה את מותה תוצאת רשלנות נהג.

מידת הפגיעה בערך החברתי היא מידת הפגיעה העליונה - אבדן חיי אדם.

מדיניות הענישה הנהוגה, כביטוי בפסיקת ביהמ"ש העליון, הינה מדיניות אשר לפיה, ככלל, כאשר מדובר בגרימת מוות



ברשלנות בנהיגה ובמסגרת השאיפה לסייע במיגור ובצמצום אבדן החיים בכבישים בתאונות דרכים קטלניות המתרחשות כמעט מידי יום ביומו תוצאת רשלנות, הענישה תכלול מאסר בפועל ובד"כ מאחורי סורג ובריח, וזאת להוציא מקרים חריגים (ראה בהקשר זה גם את ההלכות ברע"פ 8576/11, רע"פ 1391/11, רע"פ 2955/12, רע"פ 4581/14, רע"פ 9909/17, וכן ראה נא את דברי ביהמ"ש העליון אף מן העת האחרונה ברע"פ 2205/20 "סולנג גנון נ. מד"י" כדלקמן (ציטוט):

"בית משפט זה שב וציין לא אחת את החומרה שבקיפוח חיי אדם כתוצאה מנהיגה רשלנית, וקבע כי הענישה במקרים אלה תהא ככלל בדרך של מאסר מאחורי סורג ובריח. מציאות זו אינה קלה, אך הכרחית להרתעת נהגים מפני נהיגה רשלנית, וחיונית למיגור נגע תאונות הדרכים בישראל (רע"פ 3575/19 תבור נ' מדינת ישראל, פסקה 14 (30.6.2019) רע"פ 9094/18 בושרי נ. מדינת ישראל, פסקה 1 (2.1.2019)". (סוף ציטוט).

באשר לנסיבות ביצוע העבירה באירוע דנן דומני שאין מנוס ממסקנה שמדובר בנסיבות בעלות חומרה.

נהיגת רכב - ובפרט נהיגת רכב משא שכזה (מערבל בטון) - בליבו של אזור עירוני הומה אדם והולכי רגל - ועשיית דרך בפניה ימינה שבה ראוי לפקוח "שבע עיניים" שמא לגיטימית וכצפוי בסבירות רבה ינצל הולך רגל את מעבר החצייה בחסות אור ירוק להולכי רגל - מצריכה את תשומת הלב המקסימלית מצד נהג הרכב ואת החובה בכיבוד זכותו של הולך רגל וכל זאת בהבחנה בנדרש, בציפייה של הצפוי, ובקיום ריכוז מירבי בעת הנהיגה - וזאת להבדיל מאי שימת לב מספקת ולהבדיל מהתקדמות רציפה ואי הבחנה באשר מה אשר ניתן וצריך היה להבחין בו וגם ניתן וצריך היה כאמור לצפות אותו - דהיינו ירידת הולכת הרגל מן המדרכה לכביש במעבר החצייה באור ירוק והתקדמותה שם על המעבר.

אכן כגישתו של הסנגור, גם להולכי רגל יש חובות שבדין. אלא שראשית, לא הודגם בנטל ראיה מספק (מאזן ההסתברויות) בתיק זה במסגרת מה שהובא בדיון ההוכחות (טרם נעשתה חזרה מן הכפירה והודאה מלאה בעובדות כתב האישום בתום פרשת התביעה) כי הולכת הרגל כשלה כביכול ברשלנות. שנית - הרי בסופו של דבר יש לזכור שחובתו הראשונית של הנהג הייתה לעמוד בחובת כיבוד זכות הקדימה של הולכי רגל מלכתחילה במקום זה שיש בו אור ירוק משותף, ואף לא בכדי ציינה המאשימה בסעיף 10(ג) לעובדות כתב האישום - ובצדק ציינה - את החובה שהייתה לנאשם כנהג לצפות ולאפשר החצייה של הולכת הרגל עוד בשלב שניכר היה שבכוונתה לחצות את מעבר החצייה. שלישית - ממילא אתה גם נמצא אומר שאפילו הייתה רשלנות תורמת אזי אם ניתן היה לצפותה אזי היה ראוי לצפותה וראוי היה לפעול בהתאמה וכנדרש מנהג המתקרב למעבר חצייה אשר בו זכות הקדימה איננה שלו. הולכת הרגל המנוחה היתה כאמור ילידת 1940 ולא מיותר לומר שגם חובת זהירות מוגברת ניכר שצריכה היתה להיות כאן מצד הנהג.

לאחר כל אלה אני מוצא שדרגת הרשלנות של הנאשם באירוע דנן הינה ברף בינוני עד גבוה.

משכך הם פני הדברים לגבי רף הרשלנות אזי גם שותף אני לגישתה של המאשימה (כביטויה בטיעוניה לעונש בתיק זה) על כי מתחם העונש ההולם מבחינת רכיב המאסר בפועל הינו בין 9 חודשי מאסר בפועל ל-24 חודשי מאסר והמתחם ההולם מבחינת פסילת רישיון הנהיגה הינו בין 8 שנים ל-15 שנים פסילה.



באשר למיקום העונש בתוך המתחם ולאחר שבחנתי את המכלול המצוי בפני, ראוי למקם מבחינת משך תקופת המאסר - אף לשיטת המאשימה - את עניינו של הנאשם בשליש התחתון של המתחם.

ואסביר:

הנאשם הודה בסופו של יום במיוחס לו, הביע חרטה כנה ולקח אחריות ולכך יש משקל וחשיבות.

הנאשם הוא אדם בן 71 אשר איננו בקו הבריאות.

הנאשם עסק בנהיגת רכב כבד מזה עשרות שנים ועפ"י הראיות שהובאו בפני הוא זכה עד כה להערכה מרובה על מקצועיותו ואף דווקא הערכה על הקפדה רבה בד"כ מצידו על נושאי בטיחות בעבודה.

ותק הנהיגה של הנאשם הינו מ-1961 (דהיינו הוא כבר נוהג מזה למעלה מחמישים שנה) ועברו התעבורתי תקין ומעיד עליו כי ברגיל נהג שומר חוק הוא.

הנאשם מצוי מאז קרות האירוע במשבר אישי ובכלל זה ביסורי מצפון על אשר הוא גרם.

כעולה מתסקיר שירות המבחן הנאשם אף ביטא רצון להיענש וזאת בין היתר כאפיק לכפרה.

שירות המבחן סבר כי ראוי שביהמ"ש יביא בחשבון את גילו המתקדם של הנאשם

מצבו הבריאותי והריגשי והיותו נעדר מעורבות קודמת בפלילים, וזאת בשיקולי אורך המאסר ודרך ריצויו.

ויובהר היטב: אין בכל אלה ענייניו של הנאשם כדי להקלות או כדי להשוות למשבר הקשה לעין ערוך אשר לבטח עבר ועובר על קרוביה ומכריה של הולכת הרגל המנוחה אשר קיפדה את חייה תחת גלגלי משאיתו של הנאשם.

מלאכתו של בית המשפט היא כידוע מלאכה של איזונים ולעולם הענישה היא אינדבידואלית.

מיגוון רחב של שיקולים לחומרא ולקולא תורמים את תרומתם לכאן ולכאן בסרגל הענישה ההולמת מקרה לנסיבותיו ואדם לנסיבותיו ואין כמובן מדובר במדע מדויק או במתמטיקה צרופה.

אין זה פשוט כלל ועיקר לשלוח לכלא אדם מבוגר בן 71 שגם איננו בריא ואף מצוי במשבר רגשי ואשר כשל אמנם כשולן חרוץ אך כשולן חד פעמי בקריירת נהיגה של למעלה מחמישים שנה.

עמוד 5



אין זה גם קל מנגד כלל ועיקר עת נדרשים לקחת בחשבון את האסון הנורא שהתרחש על הולכת הרגל שכל חטאה היה אך בחציית מעבר חציה בחסות האור הירוק מבחינתה - מקום מבצרם של הולכי רגל , וגם לקחת בחשבון את המסר החברתי שראוי שייצא לאוחזים בהגה ויגלם בתוכו את ערך קדושת החיים ואת הצורך להבין שרשלנות בכבישים עלולה בנקל להביא למוות מיותר.

וכפי שכבר נאמר שוב ושוב בפסיקה, עם כל ההבנה לכך שאנשים נורמטיביים הם שבד"כ הינם נהגים שכשלו בגרימת מוות ברשלנות בכביש, עדיין המסר הציבורי, עת שוקלים את עקרון קדושת החיים ואת הצורך גם בהרתעת הרבים כאמור, מכתוב ענישה משמעותית.

לאחר כל אלה - ובאשר לרכיב המאסר בפועל - רואה אני במקרה זה ובמסגרת עריכת האיזונים אשר אני סבור שיש לעשות במקרה זה - לעשות שימוש בכלים המשפטיים המצויים בסעיף 51ב(א) לחוק העונשין - ריצוי חלק מתקופת המאסר בפועל מאחורי סורג ובריא ואילו חלק נוסף כמאסר בפועל בדרך של עבודות שירות - ובסה"כ 9 חודשי מאסר בפועל.

בתמהיל הענישה ובאשר לפסילת הרישיון אני סבור שבהינתן רף הרשלנות בנהיגה שהופגן באירוע זה ע"י הנאשם כנהג ועל אף עברו התעבורתי התקין, יש מקום להעביר מסר משמעותי מעט יותר מזה שעתרה לו המאשימה (עת אגב עתרה היא במקביל לשליחת הנאשם אל מאחורי סורג ובריא לתקופה של 12 חודשים) .

עוד אציין כי לאור חומרת האירוע ורף הרשלנות אינני סבור שראוי לסווג את פסילת הרישיון כעתירת הסניגור.

לאחר כל אלה ובשים לב כאמור לשיקולים לחומרא ולקולא, אני גוזר על הנאשם את העונשים הבאים:

1. מאסר בפועל לתקופה בת 9 חודשים אשר מתוכה יישא הנאשם 4 חודשי מאסר מאחורי סורג ובריא ואילו את חמשת חודשי המאסר בפועל הנוותרים יישא בדרך של עבודות שירות.

סדר נשיאת המאסר יהיה כקביעתו של המחוקק כברירת המחדל שבחוק וכדלקמן : "קבע בית המשפט כי חלק מעונש המאסר יהיה בעבודות שירות, יישא הנידון את חלק העונש האמור בתום תקופת המאסר בפועל...". דהיינו - תחילה תקופת המאסר בין כתלי בית הסוהר ולאחריה תקופת המאסר אשר בדרך עבודות שירות.

2. פסילת רישיון הנהיגה לתקופה בת 12 שנים בפועל שמניינה יהיה מיום שנפסל הנאשם מנהלית בסמוך לאחר האירוע (6.2.19).

3. פיצוי כספי, סמלי במהותו, בסך של 25,000 ₪ למשפחת המנוחה.

4. מאסר לתקופה של 10 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים שלא יעבור בתקופת התנאי עבירה בה הורשע או



עבירה של נהיגה בזמן פסילה.

5. פסילת רשיון הנהיגה לתקופה של 10 חודשים וזאת על תנאי למשך 3 שנים.

זכות ערעור כחוק.

ניתן היום, 17 פברואר 2021, במעמד הנוכחים.